Nr 14 (35)

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 1 — 15 sierpnia 1950 | Cena 20 zł.

PRZODOWNICTWEM W WYSZKOLENIU ZDOBĘDZIESZ ODZNAKĘ WZOROWEGO KIEROWCY

PRZODOWNICY WYSZKOLENIA — WZOROWI KIEROWCY

Okres wzmożonego szkolenia w obozach letnich wyłonił we wszystkich jednostkach kadrę aktywu naszej służby — wzorowych kierowców.

Aktyw ten rósł i krzepł w stałej walce o wzorowe wypełnienie zadań jakie postawił przed służbą samochodową 1 majowy rozkaz Ministra Obrony Narodowej, marszałka Rokossowskiego.

W trudnych warunkach polowych zdobywali wzorowi kierowcy umiejętność posługiwania się samochodem, chronienia go i wzorowego pielęgnowania. Na licznych ćwiczeniach opanowywali zasady taktyki broni, w której służą i uczyli się metod najracjonalniejszego dla jej celów zastosowania samochodu. Podnosili na wyższy poziom swoje wyszkolenie polityczne i studiowali osiągnięcia techniczne przodującej motoryzacji kraju socjalizmu, Związku Radzieckiego.

Ruch przodownictwa, który masowo ogarnął naszą służbę, szlachetna dążność najlepszych kierowców do zdobycia zaszczytnego tytułu wzorowego kierowcy stały się podstawą sukcesów jakie osiągnęliśmy w dziedzinie podniesienia na wyższy poziom gotowości technicznej sprzętu oraz wyszkolenia bojowego i fachowego.

Dziś na zlotach okręgowych kierowców i racjonalizatorów służby samochodowej trud przodowników żołnierskiej służby zostaje oceniony, gdy otrzymujemy oznakę i dyplom wzorowego kierowcy, gdy w dyskusji dzielimy się z kolegami metodą pracy, która doprowadziła nas do sukcesów, trzeba dokładnie zanalizować osiągnięcia i błędy ruchu przodownictwa i nasze własne.

Rzeczywistymi przodownikami są kpr. Kobier Edward i kan. Lorenc Wiesław, którzy mobilizując swych kolegów podnieśli na wyższy poziom sprawność techniczną samochodów swych jednostek. Poważną korzyść przyniósł służbie samochodowej kpr. Żylak Zygmunt dając osobisty przykład i uaktywniając innych instruktorów do lepszego szkolenia w nauce jazdy i budowie samochodu. Wzorem przodownika naszej służby był ZMP-owiec kan. Kołosowski Jan, który zmobilizował swych kolegów do wzmożonego szkolenia politycznego przyczyniając się do podniesienia poziomu moralno-politycznego kierowców jednostki na wyższy poziom. Przykładem dla kierowców odrodzonego WP jest st. szer. Sedenko Józef, który regularnie zaoszczędza paliwo i uczy zasad oszczędnej jazdy swych kolegów.

Mamy jednakże jeszcze wypadki, że żołnierze służby samochodowej wyróżniający się indywidualnymi osiągnięciami nie rozumieją w pełni zadań rzeczywistego przodownictwa.

Przodownikiem naszej służby jest bowiem tylko ten, kto wyróżnia się sam, osobistym przykładem i równocześnie pracuje nad kolegami, mobilizuje ich do jeszcze wytrwalszej i wydajniejszej pracy dla podniesienia gotowości bojowej wojska.

Wzorowego kierowcę — przodownika naszej służby cechuje poczucie odpowiedzialności za całą jednostkę, na każdym kroku pomaga on dowództwu usunąć istniejące jeszcze niedociągnięcia. Zużywa do tego celu całą swą wiedzę i doświadczenie dzieląc się nimi z słabszymi kolegami. Dopomaga im ustawicznie podnosić swoją wiedzę polityczną i fachową na wyższy poziom.

W ten sposób zrozumiane i wprowadzone w życie przodownictwo uwielokrotni nasze osiągnięcia i stanie się potężnym wkładem w wzmożenie gotowości bojowej naszej służby i tym samym gotowości bojowej całego Wojska Polskiego stojącego wraz z Armią Radziecką i armiami krajów Demokracji Ludowych na straży pokoju świata.



Kpr. Żylak Zygmunt wyróżnia się jako wzorowy instruktor nauki prowadzenia i budowy samochodu. Swoje przodujące metody nauki kursantów uprzystępnił on innym instruktorom



Bomb. Kołosowski Jan wzorowy kierowca ciągnika artyleryjskiego mobilizuje kolegów do wzmożonego szkolenia politycznego, jest przodującym agitatorem swej jednostki.

KIEROWCA Strz. BURY PRZODOWNIKIEM NA LETNIM OBOZIE

Aktywny członek koła ZMP strz. Bury został zaliczony do przodujących kierowców na letnim obozie. Powierzony mu samochód jest zawsze sprawny i gotowy do wyjazdu.

Strz. Bury przoduje także w szkoleniu politycznym i liniowym. W strzelaniu osiągał zawsze wyniki celujące i dowódca pododdziału stawiał go za wzór dla innych żołnierzy.

Na obozie letnim przykłada się sumiennie do pracy i pomimo wykonywania zadań w trudnych warunkach terenowych nie miał nigdy wypadku ani żadnego uszkodzenia maszyny.

Wypełnione zobowiązania WZM-ów

Na dwa dni przed terminem rozpoczęła załoga Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych częściową produkcję w nowobudowanej fabryce. Pracę podjęły oddziały: obróbki mechanicznej drzewa, montażowy i konstrukcji stalowych.

Tym samym robotnicy WZM, biorąc czynny udział w walce o utrwalenie pokoju i budowie podstaw socjalizmu w Polsce wykonali podjęte w dniu 1 maja zobowiązanie uruchomienia produkcji w rocznicę Manifestu PKWN.

Plan 6-letni stworzy potężny przemysł motoryzacyjny

Zatwierdzony przez Sejm Ustawodawczy plan budowy podstaw socjalizmu w Polsce — rozszerzony Plan 6-letni — przynosi wspaniałe możliwości rozwoju motoryzacji. Przewiduje on wzrost wartości produkcji przemysłu środków transportu o dalsze 171%.

Kapitalistyczno - obszarnicza Polska nie miała przemysłu motoryzacyjnego. W okresie nadchodzącego sześciolecia rozwinie się u nas dopiero po raz pierwszy poważnie przemysł samochodowy i traktorowy.

W roku 1955 zostanie wyprodukowanych 11 tysięcy ciągników, 25 tysięcy samochodów ciężarowych, 12 tysięcy samochodów osobowych oraz 32 tysiące motocykli.

Poważnie rozwinie się także transport samochodowy. Publiczne samochodowe przewozy towarowe wzrosną 11-krotnie.

Bezcenne znaczenie ma dla wykonania tego potężnego planu pomoc Związku Radzieckiego. Przekazanie nam przodującego doświadczenia technicznego, licencji, pomoc w praktycznym przeszkoleniu nowych kadr — stanowią poważny fundament naszego Planu 6-letniego.

SEKCJA MOTOROWA CWKS ROZPOCZĘŁA DZIAŁALNOŚĆ

W numerze 11 naszego pisma pisaliśmy o trudnościach, jakie mieli zawodnicy wojskowi — motocykliści startujący w ogólnokrajowych raidach i wyścigach terenowych. Brak specjalnego sprzętu wyczynowego uniemożliwiał im na dalszą metę skuteczny udział w imprezach. Maszyny, na których startowali wzięte były z codziennej eksploatacji i w żadnym wypadku nie dorównywały raidówkom zawodników cywilnych. Ściśle z tym związana była kwestia treningu i przygotowania się: jeździecko jak i technicznie do startu.

Sytuacja ta uległa jednak całkowitej zmianie. Powołanie do życia Centralnego Wojskowego Klubu Sportowego rozkazem Ministra Obrony Narodowej dało podstawę do zlikwidowania dawnego WKS „Legia", który nie spełniał należycie swych zadań, zwłaszcza jeżeli chodzi o Sekcję Motorową i zaspokojenie potrzeb zawodników wojskowych.

Powstała obecnie Sekcja Motorowa CWKS pozbyła się całkowicie dawnego balastru: cywilnych sportowców nie mających z wojskiem nic wspólnego. Sprzęt motorowy Sekcji został przeznaczony jedynie dla zawodników wojska i pracowników MON. Sekcja rozpoczęła swą działalność zorganizowaniem obozu kondycyjnego dla zawodników, którzy wezmą udział w VIII Raidzie Tatrzańskim.

Stała opieka CWKS nad motocyklistami naszego wojska zapewni im pomyślny rozwój i pozwoli nabyte doświadczenia w ogólnokrajowych imprezach przekazać do jednostek służby samochodowej, a tym samym podnieść poziom jeździecki i techniczny naszych żołnierzy.

A co ty zademonstrowałeś na wystawie?



Racjonalizatorzy jw 2637 szer. Kubiak, st. szer. Pytliński i Dusinkiewicz wykonując pomysł wzorowego oficera służby samochodowej Gulińskiego zbudowali elektryczny samochód treningowy do nauki jazdy. Oszczędność uzyskana dzięki zastosowaniu energii elektrycznej wynosi w ciągu 8 godz. pracy ca 4.000.— zł. Samochód budzi ogólne zainteresowanie zwiedzających wystawę, którzy postanawiają również i w swoich jednostkach uruchomić szkolne elektrosamochody.

JESTEŚMY CAŁYM SERCEM z walczącym ludem koreańskim

Potężny transparent umieszczony na pierwszym samochodzie otwierającym ćwiczenia kierowców Okręgu Warszawskiego „Żołnierze służby samochodowej solidaryzują się z walką narodu koreańskiego imperialiści ręce precz od Korei" jest żywym dowodem uczuć które nurtują wszystkich kierowców, mechaników i warsztatowców naszej służby.

Wiadomość o podłym napadzie imperialistów amerykańskich na pokojowo odbudowywującą się Koreę Demokratyczną, o zbrodniczych bombardowaniach miast i wsi koreańskich przez samoloty amerykańskie niosące zniszczenie i śmierć wśród dzieci, kobiet i starców, wywołuje ogromne oburzenie wśród wszystkich żołnierzy służby samochodowej.

Na terenie licznych jednostek służby samochodowej odbyły się wiece pod hasłem „Ręce precz od Korei". Zorganizowani w ZMP i niezorganizowani kierowcy brali żywy udział w dyskusjach dając wyraz swemu oburzeniu i piętnując podły najazd imperialistów. St. strz. Falek zapytał: „Koledzy, czy lud koreański zagraża Stanom Zjednoczonym, czy bombowce koreańskie krążą nad miastami amerykańskimi siejąc śmierć. Nie. Czemóż więc imperialiści amerykańscy napadli na Koreę. Dlatego że widzą zbliżający się kres ich kolonialnego panowania nad ludami Azji. Nie cofają się więc przed żadną zbrodnią prowadzącą do realizacji ich planów wywołania nowej wojny".

Oburzenie żołnierzy naszej służby i ich podziw dla bohaterskiej walki ludu koreańskiego prowadzonego przez partię komunistyczną znajduje odbicie w rezolucjach uchwalanych przez zebrania.

„My kierowcy jednostki samochodowej" czytamy w jednej z rezolucji „doceniamy sprawę walki o pokój i wraz z całą postępową młodzieżą świata na czele której kroczy młodzież radziecka zorganizowana w Komsomole łączymy się we wspólnym haśle: „Ręce precz od Korei!"

Wymiana doświadczeń pomaga podnieść gotowość bojową naszej służby

II ZLOT WZOROWYCH KIEROWCÓW I RACJONALIZATORÓW

OKRĘGU WARSZAWSKIEGO

Zloty przodujących kierowców i warsztatowców odbywają się zawsze w ważnych dla naszej Służby momentach. Do nich należał właśnie zlot przed wyruszeniem 1 Dywizji z Obozu w Siekach; zloty przed forsowaniem Wisły i Odry. Wzorowi kierowcy meldowali na nich gotowość naszej Służby i swoją własną do oczekujących ich zadań. Dzielili się z kolegami doświadczeniami minionego okresu, ułatwiającym dobre wykonanie rozkazów bojowych.

Wielką rolę odgrywają również zloty kierowców w podnoszeniu na wyższy poziom gotowości bojowej Służby Samochodowej Okręgu Warszawskiego. Rok rocznie odbywające się podsumowanie okresu letniego szkolenia udostępnia zebranym zapoznanie się z metodami pracy przodujących kierowców i warsztatowców, mobilizuje ich do wypełnienia dalszych zadań stojących przed Służbą Samochodową.

W dniach 16, 17 i 18 ub miesiąca zgromadzili się przodownicy naszej Służby na jednym z obozów letnich, aby w czasie trzydniowych obrad podzielić się wzajemnie doświadczeniami i w czasie raidu taktyczno-terenowego oraz na wystawie prac racjonalizatorskich zdobyć nowe umiejętności. Obrady rozpoczął oficer Milewski witając zebranych i apelując do nich, aby śmiało wysuwali problemy, które dla dobra naszej Służby wymagają omówienia.

Pierwsze przemówienie wygłosił Dowódca Okręgu, gen. dyw. Rotkiewicz, który szczególną uwagę zwrócił na konieczność stałego podnoszenia wyrobienia politycznego żołnierzy Służby Samochodowej. Ob. Generał stwierdził, że właśnie dobra praca polityczna pomnoży nasze osiągnięcia i pobudzi ambicję w kierunku uzyskania zaszczytnego tytułu „Wzorowego Kierowcy".

W dalszej części obrad referat polityczny wygłosił oficer Mazgaj, poczym referaty fachowe na temat zadań Służby Samochodowej Okręgu Warszawskiego i racjonalizacji w jednostkach samochodowych wygłosili oficerowie Milewski i Kaczanowski.

Zakończenie pierwszego dnia narady stanowiło grupowe zwiedzenie parków samochodowych jednostki oficera Galickiego. Uczestnicy zlotu szczegółowo zapoznali się z organizacją parków, zabezpieczeniem p-pożarowym, ukryciem przed widocznością ze strony „n-pla", stanem technicznym samochodów itp., aby w czasie dyskusji poddać krytyce zauważone błędy i niedociągnięcia oraz by zastosować osiągnięcia w poszczególnych dziedzinach organizacji parków we własnych jednostkach.

Dzień 17.VII, tj. drugi dzień zlotu, poświęcony był na Raid taktyczno-terenowy, w którym oprócz zawodników wzięli również udział uczestnicy zlotu, jako obserwatorzy jadący na startujących samochodach (reportaż z raidu patrz str. 4).

W godzinach popołudniowych uczestnicy zwiedzili wystawę prac racjonalizatorskich, na której szczególnym zainteresowaniem cieszył się trolejbus dla nauki jazdy oraz liczne modele pracujące, przeznaczone dla szkolenia kierowców w salach motoryzacyjnych.

W dniu 18.VII obrady otworzył Szef Departamentu MON; stwierdził on w swym przemówieniu, że samochód ze środka transportowego w coraz większym stopniu zamienia się w ważny środek bojowy. W związku z tym Szef Departam. postawił przed kierowcami Okręgu Warszawskiego trzy zasadnicze zadania:

wzorowo wyszkolić się w użytkowaniu samochodu w warunkach polowych

wzorowo opanować umiejętność przechowywania i chronienia sprzętu w trudnych warunkach polowych, utrzymywać go w ciągłej gotowości bojowej

podnieść na wyższy poziom wyszkolenie polityczne i bojowe żołnierzy Służby Samochodowej.

Po przemówieniu Szefa Departamentu, wywiązała się obszerna dyskusja, w której głos zabierało ponad 30 mówców.

Zakończenie zlotu stanowiło odczytanie rozkazu o nadaniu odznaki wzorowego kierowcy i awansie. Wzorowemu Żołnierzowi Służby Samochodowej kpr. Witkowi wręczył Szef Departamentu rower oraz rozdał cenne nagrody zwycięzcom Raidu taktyczno-terenowego.

((Doświadczenia wymienione przez uczestników Zlotu w niezwykle ciekawej dyskusji, ze względu na obszerność tematu, podamy w następnym numerze naszego pisma. Red.)



W trosce o podniesienie gotowości technicznej sprzętu wyróżnia się wzorowy oficer służby samochodowej Mizak. Szczególnie duży wkład włożył on wraz z oficerem Biernackim w urządzenie parku polowego Obydwaj oficerowie wzięli aktywny udział w obradach zlotu.

REZOLUCJA ZLOTU

My żołnierze, podoficerowie i oficerowie zebrani na II Okręgowym Zlocie wzorowych kierowców i racjonalizatorów, którym w udziale przypadło zaszczytne pełnienie służby w Odrodzonym Wojsku Polskim, zobowiązujemy się zwiększyć nasz wkład w walkę światowego obozu Pokoju:

1. **Przez utrzymanie na wysokim poziomie współczynnika gotowości technicznej pojazdów mechanicznych w jednostkach naszego Okręgu, wzorując się na osiągnięciach służby samochodowej Armii Radzieckiej.**
2. **Przez przestrzeganie terminowego i dokładnego przeprowadzania przeglądów technicznych.**
3. **Przez racjonalną i oszczędną eksploatację taboru samochodowego.**
4. **Przez oszczędność materiałów pędnych i smarów.**
5. **Przez rozpowszechnianie we wszystkich jednostkach naszego Okręgu ruchu racjonalizatorskiego i wymiany doświadczeń**
6. **Przez wyeliminowanie z pracy naszej wypadków samochodowych zwiększając dyscyplinę kierowców.**
7. **Przez studiowanie i popularyzowanie osiągnięć Radzieckiej techniki motoryzacyjnej.**
8. **Przez ciągłe podnoszenie swego poziomu ideologicznego, stawiania zadań związanych ze Służbą Samochodową przed członkami partii i ZMP, w walce o przodownictwo na każdym odcinku powierzonej im pracy.**

Wszystkie zobowiązania podejmujemy doceniając doniosłość obecnej chwili, kiedy imperializm światowy zagraża pokojowi, kiedy imperializm amerykański rozpoczął jawną agresję przeciwko Koreańskiej Republice Ludowo-demokratycznej.

Wyrażamy najwyższy podziw i gorącą sympatię Koreańskiej Armii Ludowej, która pod dowództwem gen. Kim-Ir-Sena broni skutecznie jedności, wolności i niezawisłości narodu koreańskiego.

Przyczynimy się do wzmocnienia obozu pokoju i demokracji wypełniając w całej rozciągłości powzięte zobowiązania.

Prezydium



Na zlot przybył również wzorowy kierowca ciągnika artyleryjskiego bomb. Czerwiński Tadeusz. Posiada on bogate doświadczenia w dziedzinie umiejętności pielęgnowania ciągnika w warunkach polowych. Przykład jego i pomoc zmobilizowały kolegów do podniesienia gotowości technicznej sprzętu na wyższy poziom.

Z DOŚWIADCZEŃ KIEROWCÓW RADZIECKICH

ZWIĘKSZYMY OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

Kierowcy radzieccy zrzeszeni w Centralnym Automobilklubie ZSRR (Sekcja Paliwowa) ogłosili odezwę do wszystkich kierowców radzieckich w sprawie oszczędzania benzyny.

Odezwa ta została polecona przez Ministerstwo Transportu Samochodowego RSFSR.

Również nasi kierowcy powinni zapoznać się z treścią odezwy i starać się wprowadzić ją w życie.

Znaczną oszczędność zużycia benzyny można osiągnąć następującymi sposobami:

1) Staranne i ciągłe utrzymanie samochodu w dobrym stanie technicznym, przy dokładnej regulacji wszystkich jego mechanizmów.

2) Wprawne prowadzenie samochodu i prawidłowe obchodzenie się z nim w czasie drogi.

3) Zapobieganie wszelkim stratom benzyny i staranna ewidencja jej zużycia.

Kierowco! W czasie swej pracy przestrzegaj następujących zasad:

I. UTRZYMANIE SAMOCHODU W DOBRYM STANIE TECHNICZNYM

1. Uważaj na prawidłową regulację hamulców, szczególnie sprawdzaj lekkość obracanie się kół przy puszczonym pedale hamulcowym.

2. Uważaj na prawidłowe ustawienie przednich kół. Nieprawidłowa zbieżność przednich kół i zaciśnięte łożyska przednich piast zwiększają opór jazdy samochodem (może to spowodować zwiększenie zużycia benzyny 10 — 20%).

3. Utrzymuj prawidłowe ciśnienie w oponach. Pamiętaj, że niedostateczne ciśnienie doprowadza nie tylko do zniszczenia opon, ale zwiększa zużycie benzyny. Uważaj, aby ciśnienie w kołach napędzających było jednakowe. Przy odbiorze opon z wulkanizacji żądaj ich wyważenia.

4. Uważaj na prawidłową regulację sprzęgła. Jeżeli sprzęgło powoduje poślizg, zużycie benzyny będzie większe.

5. Uważaj na prawidłową regulację gaźnika. Celem zmniejszenia zużycia benzyny, gaźnik należy regulować w zależności od warunków pracy, pory roku, i gatunku paliwa (nieprawidłowo wyregulowany gaźnik może spowodować większe zużycie benzyny o 15 — 20% a w wyjątkowych wypadkach i powyżej tego).

6. Pamiętaj że regulacja gaźnika nie ogranicza się do doboru rozpylaczy. Dlatego uważaj na odpowiedni poziom benzyny, szczelność igły w komorze pływakowej, moment otwarcia i szczelność zaworków oszczędzacza, lub igły wzbogacającej mieszankę.

7. Wyreguluj gaźnik na wolne obroty, osiągające minimalne obroty wału korbowego przy jednoczesnej równej pracy silnika — to pomoże zaoszczędzić Ci dużo benzyny.

Pamiętaj, że wszelkie nieszczelności w układzie zasysania pogarszają pracę silnika na wolnych obrotach.

8. Uważaj, aby benzyna nie wyciekała z gaźnika, pompy benzynowej i przewodów benzynowych. Przy zauważeniu kropel benzyny lub plam natychmiast usuń nieszczelność.

9. Dbaj o czystość systemu paliwowego samochodu (zbiornik przewody benzynowe i in.). Pamiętaj, że czyszczenie w drodze tych elementów powoduje straty benzyny.

10. Usuwaj w odpowiednim czasie nagar z głowicy i z tłoków, a także osad z rury ssącej i wydechowej.

11. Uważaj na czystość filtrów powietrza. Pamiętaj, że zabrudzony filtr zwiększa zużycie benzyny. Nie wycieraj siatkowego filtra powietrznego z zewnątrz, gdyż jest to szkodliwe. Przemywaj go okresowo w zależności od warunków pracy samochodu. W czasie pracy w kurzu przemywaj filtr codziennie.

12. Uważaj na dobre sprężanie w cylindrach. Straty mogą być spowodowane: a) zużyciem cylindrów, tłoków i pierścieni tłokowych, b) zużyciem lub złą regulacją zaworów (może to spowodować zwiększenie zużycia benzyny do 30%).

II. PROWADZENIE? SAMOCHODU

1) Pamiętaj, że przy umiejętnym i rozsądnym prowadzeniu samochodu, możesz osiągnąć znaczne oszczędności zużycia benzyny.

2) Posługuj się inercją (rozpędem) samochodu. Posługuj się rozpędem samochodu nie tylko z góry, ale i na poziomych odcinkach drogi. W tym celu rozpędzaj samochód do określonej szybkości, poczem wyłącz napęd przez ustawienie skrzynki przekładniowej na luz i jedź rozpędem.

3) Staraj się jak najmniej używać hamulców. Obliczaj dojazd do znaków świetlnych lub przystanków. Wykorzystuj rozpęd tak, aby do całkowitego zatrzymania trzeba było tylko lekko przyhamować.

4) Nie używaj zasysacza przy nagrzanym silniku.

5) W czasie postoju natychmiast wyłączaj zapłon.

6) Temperatura pracy silnika wpływa na zwiększenie zużycia benzyny. Zniżenie temperatury chłodzącej cieczy poniżej 70—75 st. szybko obniża ekonomiczną pracę silnika. Używaj ociepalających pokrowców na chłodnicę i maskę.

7) Zagrzewaj zimą silnik na małych obrotach przy chłodnicy zakrytej pokrowcem.

8) Ruszaj z miejsca łagodnie, nie wstrzymując się w czasie przełączania biegów. Przy jeździe na niskich przekładniach zużycie benzyny bardzo się zwiększa.

9) Przy ręcznej regulacji uważaj na jego prawidłowe ustawienie w zależności od pracy silnika.

III. NALEWANIE I EWIDENCJA BENZYNY

1) Uważaj na metodę pobierania benzyny ze stacji benzynowej. Sprawdzaj zużycie po powrocie z pracy. Kontroluj zapisy w karcie drogowej o otrzymanej i zużytej benzynie.

2) Nie dopuszczaj do strat benzyny przy wlewaniu. Jeżeli zachodzi konieczność uzupełnienia paliwa nie na stacji benzynowej, uważaj, aby naczynie było czyste, nie ciekło, a lejek posiadał sitko.

3) Sprawdzaj wg ewidencji faktyczne zużycie benzyny na Twoim samochodzie każdego dnia. W wypadku zużycia benzyny ponad normę, natychmiast ustal i usuń przyczynę.

4) Pamiętaj, że prawidłowa kontrola zużycia benzyny może istnieć tylko przy dobrze pracującym liczniku.

5) Uważaj aby przy oddawaniu samochodu do remontu benzyna była zwrócona do magazynu i spisana z Twego konta.

6) Nie pozwalaj używać benzyny nie do właściwego celu (mycie części, rąk itp.)

7) Kierowca winien znać obowiązujące normy zużycia materiałów pędnych.

8) Nie pozwalaj używać niesprawdzonych metod do oszczędności benzyny.

GŁOWICA I JEJ BUDOWA

Jednym z ważniejszych elementów silnika samochodowego jest głowica. Uznawanie przez wielu kierowców i mechaników, że głowica silnika górnozaworowego jest rzeczą skomplikowaną i ważną w obsłudze, a głowica dolnozaworowego jest zwykłą pokrywą cylindrów, jest niesłuszne i bezpodstawne. Tak jeden jak i drugi rodzaj głowicy jest oczywiście pokrywą zamykająca cylindry i stanowiąca odpowiednimi miejscami komorę spalania. Zrozumiale jest, że głowica z zaworami wiszącymi i skomplikowaną „klawiaturą" nie jest tak prostym elementem jak głowica silnika dolnozaworowego. Obie jednak wymagają takiego samego doglądania i takiej samej konserwcji (jeżeli chodzi o szczelne przyleganie do cylindrów).

Głównym punktem umiejętnego obchodzenia się z głowicą jest zrozumienie tego, że stanowi ona powierzchniowo dużą płaszczyznę metalu bardzo łatwo ulegającą zwichrowaniu lub nawet pęknięciu.

Skomplikowane odlewy wewnętrznych kanałów ssących i wydechowych, otoczonych do tego przestrzenią na płyn chłodzący, stanowią w wypadku głowicy silnika górnozaworowego, dość wysoką i sztywną konstrukcję. Natomiast głowica silnika dolnozaworowego, posiadająca jedynie odpowiednie zagłębienia jako komory spalania i przestrzeń na płyn chłodzący, jest elementem stosunkowo niskim, a tym samym podatniejszym do zwichrowania.

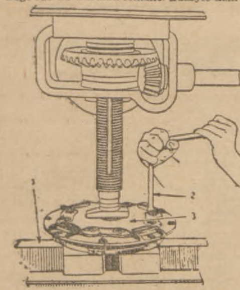
Materiałem stosowanym do budowy głowic jest szare żeliwo, aluminium lub stopy lekkie z domieszką aluminium. W obecnych, nowoczesnych konstrukcjach samochodowych, coraz częściej spotykamy się z głowicami z lekkich stopów, np. Pobieda, GAZ-51. Charakterystyczną cechą tego rodzaju głowic jest zalecenie dokręcania nakrętek na głowicy tylko na zimno, w przeciwieństwie do dawniej stosowanych żeliwnych, które dokręcało się ostatecznie po odpowiednim zagrzaniu.

Głowice aluminiowe nie pozwalają na bezkrytyczne stosowanie mieszanek niezamarzających, gdyż niektóre gatunki tych mieszanek zawierają domieszki wpływające szkodliwie na aluminium. Główną zaletą głowic z metalu lekkiego jest ich elastyczność i dzięki temu, odporność na stałe zwichrowanie. Głowica aluminiowa „układa" się i nawet na lekko zwichrowanej powierzchni korpusu silnika nie powoduje nieszczelności, dając się docisnąć do uszczelki bez obawy powstania rys. Nie trzeba dodawać, że tak w głowicach aluminiowych jak i żeliwnych, obowiązuje kolejność dokręcania nakrętek według przepisów fabrycznych. Dla zorientowania czytelników podajemy schemat dociągania głowicy Pobiedy.



DOŚWIADCZENIA WARSZTATOWCÓW RADZIECKICH

Praca parku polowego i jego stacji obsługi natrafia nieraz na sporo trudności ze względu na szczupłość taboru maszynowego lub na warunki lokalne. Zdażyło nam



się jednak przyjżeć podczas obozów armii radzieckiej, jak w prosty sposób nasi koledzy z za kierownicy, poradzili sobie z rozebraniem tarczy sprzęgłowej dużego samochodu ciężarowego.

Czym nacisnąć środek tarczy, aby można było swobodnie zluźnić śruby trzymające i wyjąć sprężyny bez ryzyka uszkodzenia ich lub siebie?

Wystarczy tak, jak to przedstawia rysunek, uciec się do pomocy podnośnika samochodowego, jednej szyny lub nawet kawałka ramy samochodowej i klocka drewnianego.

Zapytacie — no dobrze, ale o co mamy oprzeć podnośnik u góry? Przecież to całkiem łatwe. Miesc takich jest mnóstwo, np. okno od piwnicy jest nie bardzo wysokie można je wykorzystać, przęsło mostu, czy to drewnianego, czy żelaznego również dobrze pozwala na znalezienie dwóch równoległych pewnych podparć.

A wiecie gdzie jeszcze? Między podłużnicami ramy Waszego samochodu. Trochę to niewygodne, ale pewne to miejsce wozi się ze sobą stale!

Nowe ulepszenia mechanizmu kierowniczego

Problem kierowania ciężkimi pojazdami mechanicznymi, znajduje już od dawna specjalną troskę obdarzone miejsce w konstrukcjach samochodowych. Ułatwić pracę fizyczną kierowcy i zaoszczędzić jego mięśni — przy równoczesnym zapewnieniu niezawodności mechanizmu kierowniczego i zwrotności wozu, było i jest zagadnieniem bardzo poważnym. Duża część konstrukcji uciekła się do systemów pomocniczych w postaci kierownicy wspomaganej sprężonym powietrzem (np. Knorr lub Westinghaus) albo aparatami działającymi na podciśnienie. Przykładem wozu, a obecnie często spotykanej kierownicy z powietrznym urządzeniem pomocniczym, są autobuty Chausson.

Tendencje ułatwienia obracania kołem kierowniczym, znalazły obecnie nowe rozwiązanie, gwarantujące lekkość i pewność skrętu.

Jedna z radzieckich wytwórni kierownic samochodowych wypuściła na rynek widoczną na rysunku kierownicę o podwójnym rolkowym wodziku.



Na rozwidlonym ramieniu w kształcie V, osadzone są na podwójnych łożyskach stożkowo - rolkowych, dwa wodziki końcami wprowadzone w ślimak (gwint) kolumny kierowniczej. Ramię V, połączone jest nieruchomo z poprzecznym wałkiem, opatrzonym z drugiego końca przestawialnym na wieloklinie ramieniem kierowniczym. Niewielki skok gwintu i poczwórne ułożyskowanie, gwarantują według zapewnień wytwórni, nadzwyczaj lekką obsługę tego rodzaju kierownicy nawet przy najcięższych pojazdach.

A B C — FIZYKI

Po omówieniu w dość skromnych zarysach ruchu prostoliniowego, przyśpieszonego, przystępujemy do wyjaśnienia ruchu obrotowego.

Słyszymy dość często, że silnik daje x obrotów na minutę albo, że tokarka ma liczbę obrotów y/min. Cóż to znaczy?

Otóż podczas obrotu koła samochodowego czy wału korbowego, wszystkie ich punkty zataczają tory koliste. Tory te różnią się od siebie w w zależności od położenia poszczególnych punktów, a więc na odległości ich od osi obrotu. Punkty znajdujące się bliżej środka, mają szybkość obwodową mniejszą, gdyż w jednostce czasu przebyły krótszą drogę, niż punkty znajdujące się dalej od osi obrotu, które w tym samym czasie wykonały dłuższą drogę.

Najczęściej określamy ruch obrotowy przez podawanie ilości obrotów w jednostce czasu. Ilość obrotów znajdujemy przy pomocy obrotomierza, to jest licznika wskazującego obroty w pewnym odcinku czasu. Spotykamy obrotomierze wskazujące w cztero lub więcej przedziałowych okienkach cyfry zgodne z obrotami wykazanymi, lub też obrotomierze z tarczą i wskazówką podające w przybliżeniu ilość obrotów przypadającą na minutę już w momencie połączenia wałka lub koła obracającego się z obrotomierzem.

Oblicz wiele obrotów na minutę wykona silnik samochodowy jeżeli na przekładni bezpośredniej koła napędzane obrócą się w ciągu 5 minut 2.500 razy a stosunek wyrównywacza wynosi 4 : 1.

A.

WALCZYMY z wypadkami

Doskonałą drogą z kostki granitowej, w suchy i bezwietrzny dzień jechał samochód Tatraplan, wioząc 3-ch pasażerów do miasta G. Kierowca, wydawało się znający doskonale przepisy drogowe i swe własne umiejętności jeździeckie, w przebywanych wsiach i miasteczkach zwalniał do przepisanej szybkości, natomiast na otwartych przestrzeniach „ciągnął" około 120 km/god.

I przy tej szybkości zrobił błąd, który oprócz na szczęście, lekkiego zranienia jadących skończył się bardzo poważnymi uszkodzeniami samochodu, uszkodzeniami, których usunięcie będzie kosztowało 3/4 ceny nowego wozu.

W kierunku zgodnym z ruchem samochodu jechał lewą krawędzią jezdni rowerzysta. Kierowca Tatraplan widział z daleka zupełnie wyraźnie jego sylwetkę i liczył na to, że nieużywając sygnału, przy tej szybkości może go wyprzedzić z prawej strony. Stało się jednak inaczej, nieprzepisowo jadący rowerzysta usłyszał zbliżający się z tyłu samochód i nieobejrzawszy się przejechał na ukos z lewej strony jezdni na prawą. Kierowca Tatraplan chcąc uniknąć zabicia rowerzysty, zahamował gwałtownie, robiac lekki ruch kierownicą w prawo. Wystarczyło to całkowicie, aby Tatraplan zarzuciła bokiem i spadłszy na niżej leżącą od drogi łąkę zrobiła parę kozłów przez dach i boki.

W rezultacie tego wypadku na ławie oskarżonych zasiedli obok siebie rowerzysta i kierowca Tatraplan. Pierwszy odpowiadał za to, że jechał nieprzepisowo lewą stroną jezdni i wiedząc, że podczas przejeżdżania na prawą stronę może komuś jadącemu z tyłu zajechać drogę i nie obejrzał się ani nie dał znaku skręcania w prawo. Kierowca natomiast został ukarany za chęć wyprzedzania innego pojazdu, w tym wypadku roweru, z niedozwolonej strony i za niezachowania odpowiedniej ostrożności jazdy, która wymaga od kierowcy rozwijania tylko takiej szybkości przy której zachowuje on całkowite panowanie nad wozem i sytuacją. Wytłumaczenie, że kierowca nie chciał użyć sygnału, bo wtedy rowerzysta zjechałby na prawą stronę, a to wymagałoby znacznego zwolnienia jazdy, nie zostało przyjęte przez sędziego jako usprawiedliwienie. Argumentowanie obrońcy kierowcy, że rowerzysta jechał nieprzepisoworównież upadło, gdyż nie jest żadnym wytłumaczeniem dla winnego, że jeżeli ktoś łamał przepisy, to on mógł robić to samo. Dlatego właśnie odpowiadali obaj na ławie oskarżonych. Surowe ukaranie kierowcy zostało słusznie umotywowane, że niezmniejszając szybkości i wyprzedzając z prawej strony musiał się liczyć z tym, że rowerzysta przejedzie na prawą stronę jezdni. Ponieważ groziło to świadomym narażeniem rowerzysty na zderzenie, a więc kalectwo lub śmierć. Wyrok ogłoszony był zupełnie uzasadniony.

Pamiętaj! szybkość to Twój wróg!



Kronika Motoryzacyjna

Niemiecka Republika Demokratyczna

Limuzyna BMW — 340

Nowym modelem fabryki BMW w Zisenachau jest limuzyna BMW-340 z samonośną karoserią i 6-cylindrowym silnikiem benzynowym rozwijającym moc 55 KM oraz cichobieżną 4-biegową skrzynką przekładniową. Samochód ten waży 1200 kg, osiąga szybkość 115 km/godz. przy zużyciu 11,5 litrów na 100 km. Nadwozie jest pięciomiejscowe o długości 4,6 m, wysokości 1,63 m, szerokości 1,6 m.



Tak wygląda maska limuzyny BMW.

Samochody BMW-340 oglądamy już coraz częściej na ulicach naszych miast, gdyż współpraca z NRD w dziedzinie motoryzacji rozwija się coraz pomyślniej.

(S)

Ciężarówka Framo

Państwowa fabryka samochodów Framo w Hainichen rozpoczęła seryjną produkcję nowego typu cieżarówki o nośności 0,75 t. Pierwsze egzemplarze tej serii mają silniki o pojemności cylindra 500 ccm i wykazują w porównaniu z modelami 1943 roku wiele ulepszeń technicznych. Następne modele pierwszej serii Framo zaopatrzone zostaną w trzycylindrowe dwusuwowe silniki. Samochód Framo jest czterokołowy (przed wojną Framo produkowało tylko trójkołowce), a ciężarówka „Ifa — Framo V 501", która opuściła ostatnio fabrykę, kosztuje 6.000 marek.

(S)

Motocykl „RT 125"

Mało który model motocykla fabryki „DKW" przyjęty był tak chętnie, jak popularny „RT 125". Pomimo, że produkcję tego modelu rozpoczęto po wojnie w uszkodzonej jeszcze fabryce „DKW", to w porównaniu z modelem przedwojennym, wprowadzono korzystne zmiany i ulepszenia. Przedni widelec maszyny jest obecnie teleskopowy. Motocykl posiada silnik jednocylindrowy, dwusuwowy o pojemności 123 cm^3 i mocy 5 KM przy 4800 obr/min. Stosunek sprężania wynosi 1:6. Maszyna ta rozwija maksymalną szybkość 75 km/godz i zużywa 2,25 litr/100 km. Motocykl waży 70 kg.

Jeszcze jeden dowód doskonałości i wytrzymałości samochodów produkcji radzieckiej

SAMOCHODOWY RAID TAKTYCZNO-TERENOWY

Tradycją zlotów wzorowych kierowców i racjonalizatorów służby samochodowej organizowanych w OW jest urządzanie praktycznych ćwiczeń umożliwiających uczestnikom zdobycie nowych doświadczeń z dziedziny taktyki i użycia samochodu w trudnych, polowych warunkach terenowych.

Również i tegoroczny zlot nie ograniczył się jedynie do cennych referatów i żywej dyskusji. Zasadniczą jego część stanowił samochodowy raid taktyczno-terenowy w którym wzięli udział wszyscy zgromadzeni na zlocie, bądź to jako zawodnicy. bądź też jako obserwatorzy jadący na biorących udział w raidzie samochodach.

Podstawę sukcesu ćwiczebnego — dobre przygotowanie.

Niejednego czytelnika mogłaby zmylić sportowa nazwa raid. Ćwiczenie przewozowe do którego stanęli w dniu 16 lipca o godz. 9 rano najlepsi kierowcy OW było bowiem prawdziwą, bojową próbą umiejętności kierowców, ich znajomość zasad taktyki służby samochodowej i żołnierskiego wyszkolenia. Nie mniej poważny egzamin oczekiwał samochody biorące udział w raidzie, doskonałe i silne radzieckie ZIS-5.

Nic więc dziwnego, że raid zaczął się właściwie we wszystkich jednostkach o wiele wcześniej. Poprzedziło go bowiem wszechstronne przygotowanie tak techniczne samochodów jak i samych zawodników: kierowców i sygnalistów.

Wszechstronie przygotował się zespół drużyny naprawczej w składzie kpr. Kobier, Edward. kpr. Cipa Jan, st. mech. Bogdziewicz Wacław i szer. Zaucha Bronisław samochody swego patrolu.

Kierowcy bomb. Kołosowski Jan, bomb. Śmigielski Jan, kan. Miksa Zenon, bomb. Kazimierczak Wacław, bomb. Masłowski Tadeusz szczególną uwagę zwrócili na uzupełnienie swych wiadomości z dziedziny taktyki służby samochodowej. Jako ZMP-owcy zorganizowali na dwa tygodnie przed raidem zespół naukowy. W godzinach wieczornych uczyli się zasad taktyki oraz sygnalizacji, którą praktycznie wykładał im kpr. Nerć oraz ppor. Korupczyński.

ZMP-owcy i członkowie Partii, w szczególności zaś składający się z samych ZMP-owców-aktywistów patrol słusznie zrozumiał, że raid to zarazem zaznaczenie roli motoryzacji dla nowoczesnej armii jaką jest Odrodzone Wojsko Polskie oraz niezłomnej woli każdego żołnierza służby samochodowej umacniania siły naszego wojska i światowego frontu pokoju przez stałe podnoszenie na wyższy poziom wyszkolenia bojowego, fachowego oraz gotowości technicznej samochodów.

Kierowcy ZMP-owcy dali temu wyraz, przygotowując piękne hasła, które w dni zawodów umocowali na bokach skrzyń. Wśród haseł szczególną uwagę zwracały duże transparenty o następującej treści: **„Żołnierze Służby Samochodowej solidaryzują się z walką o wolność narodu koreańskiego. Imperialiści amerykańscy ręce precz od Korei". „Wykonamy wzorowo 1-majowy rozkaz Ministra Obrony Narodowej". „Samochody radzieckie — najlepsze samochody na świecie".**

TRASA, LUDZIE I MASZYNY

25-ciu najlepszych kierowców OW którzy w dniu rozpoczęcia raidu stanęli na starcie, oraz 25 starannie technicznie przygotowanych maszyn oczekiwał wszechstronny egzamin.

Na trasę właściwej terenowej jazdy okrężnej o długości około 40 km składał się szereg odcinków o najróżniejszych warunkach terenowych jak:

odcinek szosy o długości ca 8 km,

odcinek wąskiej, wiejskiej drogi w złym stanie o nawierzchni silnie kamienistej, bądź piaszczystej, miejscami błotnistej, zawierający liczne ostre wzniesienia i zakręty o długości ca 15 km,

stromy zjazd z góry do przeprawy wbród szerokości 30 metrów oraz podjazd na wzniesienie ca 20° po krętej, piaszczystej drodze wiejskiej z wysokimi brzegami,

odcinek piaszczystego, leśnego traktu oraz droga przez łąkę o długości ca 17 km.

Zawody obejmowały ponadto dwie próby zręczności, a to mianowicie: próbę zręczności technicznej, polegającą na wymianie w najkrótszym czasie koła, oraz próbę wyszkolenia bojowego i strzelania na 100 i 200 m do sylwetki z kbk i pm. Ponadto rozjemcy jadący z każdym patrolem zwracali baczną uwagę na właściwą sygnalizację, którą również wpływała na uzyskanie dobrego wyniku.



Piękny puchar zdobyty przez zwycięski patrol w składzie bomb. Surman, st. strz. Sedenko i strz. Czyż stanowi słuszną nagrodę za ich doskonałe wyszkolenie fachowe i bojowe, które wykazali w raidzie. Jest to niemała zasługa wzorowego oficera służby samochodowej Jana Sztanke.

NA TRASIE

Wyjazd na trasę zawodów poprzedził odbiór techniczny maszyn, poczym patrole w wyznaczonej kolejności w kolumnach marszowych udały się do rejonu wyczekiwania, ukrytego w gęstym, młodym lesie. Kierowcy i sygnaliści wykazali dobrą znajomość zasad maskowania samochodów, bacznie zwracając, tak jak czynili to bomb. Wieliczko, kan. Gajewski, kpr. Kamela, szer. Dymowicz, bomb. Batko i inni, na staranne osłonięcie gałęziami szyb, reflektorów itp., których odblask w letnim słońcu mógłby zdradzić nieprzyjacielowi postój kolumny.

W tej samej kolejności udały się kolumny do rejonu załadowania, gdzie oczekiwali ich podzieleni na grupy koledzy, uczestnicy zlotu.

Najszybszy czas załadowania piechoty osiągnęli, dzięki opanowaniu umiejętności manewrowania samochodem na wąskiej przestrzeni i umiejętności wjeżdżania tyłem do wykopu oraz sprawnej sygnalizacji. ZMP-owcy kpr. Kondas Marian, bomb. Kołosowski, kpr. Nerć i kan. Miksa, oraz kpr. Wziętek.

Próba polegająca na wymianie tylnego, wewnętrznego koła dowodzi jeszcze raz wszystkim kierowcom i przewożonej „piechocie", uczestnikom zlotu, że wynik jej zależny był w największej mierze od dobrego utrzymania samochodu. Czyste niezardzewiałe obręcze i niezapieczone nakrętki niezwykle ułatwiały pracę kierowcy. Prawdziwie rekordy szybkości osiągnęli kierowcy, których średn czas naprawy „uszkodzenia" wyniósł 14 minut.

Najkrótszy czas wymiany koła 12 min. osiągnął zespół: kierowca szer. Czyż Zdzisław i sygnalista st. szer. Szot Bronisław. Kolejne miejsca zajęły zespoły: bomb. Wieliczko i kan. Pietrusiewicz — 13 min, szer. Janowski i kan. Wrona — 13 min., st. szer. Sedeńko Józef i szer. Malesa — 13 min., szer. Szczurek Adolf i Bogdziewicz — 13 min. kpr. Wziętek Józef, szer. Ledwon Eryk. Najgorszy czas zmiany koła wynosił 25 minut.

Z każdym kilometrem dalszej jazdy trasa staje się coraz trudniejsza. Dobra szutrowa szosa zamienia się w coraz to bardziej zwężającą się drogę polną. Jazdę utrudnia dodatkowo piaszczyste, usiane wystającymi kamieniami podłoże oraz częste wzniesienia. Patrole jadą nadal w kolejności startowej. Jednakże odległość pomiędzy 1-szym patrolem i patrolem bomb. Surmana poczyna maleć, tak że dochodzą one do przeprawy równocześnie.

Na przeprawie zwycięski patrol dzięki lepszemu przygotowaniu kierowców wyprzedza patrol kpr. Nercia i wysuwa się na czoło. Kierowcy swój sukces na przeprawie zawdzięczają bardzo ostrożnemu wjeżdżaniu do wody oraz osłonięciu rozdzielacza i filtru brezentem oraz chłodnicy dyktą.

Kierowcy wojskowi i samochody ZIS-5 wykazały na dalszym odcinku trasy który stanowił piaszczysty trakt leśny że tego typu przeszkody terenowe nie przedstawiają dla nich trudności. Zakończenie raidu stanowiło zajęcie rejonu wyładowania i rozładowania „piechoty".

NASZE WNIOSKI

Reasumując wyniki raidu należy stwierdzić, że wykazał on poważny wzrost umiejętności kierowców OW w dziedzinie **opanowania zasad** taktyki **służby** samochodowej **oraz** pokonywania naprawdę trudnych warunków terenowych. Kierowcy jednostek OW dobrze wykorzystali okres ćwiczeń letnich dla doszkalania się w jeździe i pielęgnacji samochodu w warunkach polowych.

System organizacji raidu w którym widzami byli wzorowi kierowcy uczestnicy zlotu wywiązywały się pomiędzy „obserwatorami" i ostra niejednogrotnie krytyka świadczyły, że uczestnicy zlotu zdobyli szereg nowych doświadczeń i zauważyli szereg błędów, które jeszcze niejednokrotnie sami popełniali. Jednocześne wszyscy jasno zrozumieli zakres wiadomości i umiejętności niezbędny kierowcy wojskowemu dla dobrego wypełnienia trudnego zadania przewozowego. Obecni również oficerowie służby samochodowej otrzymali wyraźny kierunek w którym winni szkolić podwładnych.



Dobra znajomoś szyków samochodowych i sygnalizacji przyczyniła się do sukcesu młodych kierowców Jest to duża zasługa kpr. Nercia, którego widzimy gdy przez startem podaje sygnały.

JESZCZE JEDEN SUKCES RADZIECKIEJ TECHNIKI SAMOCHODOWEJ

Raid taktyczno terenowy stanowił również jeszcze jeden sukces radzieckiej techniki samochodowej.

ZIS-5 wykazał w najtrudniejszych warunkach terenowych swe zalety: duża zdolność pokonywania terenu, wytrzymałość, stateczność, oraz oszczędność paliwa, czynią go obok nowych radzieckich samochodów powojennych najlepszym samochodem świata.

Doświadczeni kierowcy uczestnicy raidu, którzy w pewnym okresie swej służby jeździli na samochodach amerykańskich i angielskich jednogłośnie stwierdzili, że żaden z nich nie byłby w stanie pokonać tej trasy z którą z łatwością poradziły sobie ZIS-y. Według ich słusznego zdania nawet trzyosiowy Studebacker potrzebowałby niewątpliwie więcej czasu i bezsprzecznie, nie wszystkie wozy ukończyłyby tego typu raid.

Kierowcy st. szer. Sedenko Józef oraz szer. Czyż Zdzisław wykazali że ZIS-5 zdolny jest do zaoszczędzenia paliwa na tak trudnej trasie. **Ich osiągnięcie, spalenie jedynie 12 l. benzyny tj. zaoszczędzenie wg normy spalenia 8,4 l. winno stać się przykładem dla wszystkich kierowców wojskowych.**

Uczestnicy zlotu widząc doskonałość techniki radzieckiej jeszcze głębiej umocnili się w swoim do niej przywiązaniu, „Świadomy swych sprawiedliwych celów żołnierz odrodzonego Wojska Polskiego" — stwierdził wzorowy kierowca kpr. Michnik Józef, „wyposażony w najdoskonalszy sprzęt radziecki potrafi ustrzec niepodległości budującej socjalizm Polski i pokoju światowego wbrew planom imperialistów anglosaskich".

WYNIKI RAIDU			
1 miejsce	osiągnęło	41,5 pkt.	dodatnich
2 miejsce	„	39,8 pkt.	dodatnich
3 miejsce	„	37,5 pkt.	dodatnich
4 miejsce	„	28,2 pkt.	dodatnich
5 miejsce	„	27,5 pkt.	dodatnich.

WYNIKI INDYWIDUALNE
1 miejsce kierowca szer. Czyż Zdzisław
2 miejsce kierowca st. szer. Sedenko Józef
3 miejsce kierowca sap. Orzechowicz
4 miejsce kierowca bomb. Surman
5 miejsce kierowca kpr. Chomiakowski.

Powoli i ostrożnie należy wjeżdżać do wody a wtedy doskonały ZIS-5 bez trudu pokona przeszkodę wykazali przykładowo kierowcy zwycięskich patroli. Zapomniał o tej zasadzie kierowca Mikitiuk Roman i zalany silnik zgasł. Zis-5 da się jednak uruchomić nawet w stanie „mokrym" ale trzeba solidnie pokręcić korbą. Wzorowi kierowcy dobrze wykorzystali okres letnich ćwiczeń dla zdobycia umiejętności jazdy w trudnym terenie. Nic więc dziwnego że bez trudu radzą sobie również z ciężkim, pochyłym piaszczystym traktem po którym biegnie trasa raidu.

„Za Kierownicą", Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Fil[illegible]a 2/4, pok. 434 Tel. 89680, wewn. 26-03 Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31, Konto PKO Nr 19100, Druk. Z.G.P.W. Zam. 1274 B-119203